DZIENNIK URZĘDOWY

Wojewódzkiej Rady Narodowej

W KOSZALINIE

Koszalin, dnia 25 października 1955 r. Nr 8 Poz. 84—85

TREŚĆ:

CZĘŚĆ I — PRZEPISY OBOWIĄZUJĄCE

Poz. 84.

UCHWAŁA Nr XXXIX/374

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej z dnia 22 września 1955 r. w sprawie zabezpieczenia wód przed zanieczyszczeniem.

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koszalinie po zapoznaniu się z sytuacją, dotyczącą stanu zabezpieczenia wód przed zanieczyszczeniem stwierdza, że w wielu wypadkach stan gospodarczy ścieków na zakładach przemysłowych tut. województwa jest wysoce niezadawalający.

W trosce o pełne zabezpieczenie wód oraz w celu wykluczenia możliwości powstania awarii ściekowych, grożących poważnymi następstwami dla ludzi i zwierząt, Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koszalinie, działając kolegialnie, na podstawie § 13 lit. „o" Uchwały Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 1950 r. (Monitor Polski Nr A-57 poz. 654) w oparciu o rozporządzenie Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 2. IX. 1950 r. w sprawie określenia warunków, jakim powinny odpowiadać ścieki, wpuszczone do zbiorników wód powierzchniowych i do ziemi (Dz. U. R. P. Nr 41 poz. 371) i art. 45 Ustawy Wodnej z dnia 19. IX. 1922 r. (Dz. U. R. P. Nr 62 poz. 574 z r. 1928) uchwala co następuje:

§1.

Zobowiązać dyrekcje wszystkich zakładów, położonych na terenie tut. województwa do natychmiastowego przeanalizowania dotychczasowej gospodarki ściekami oraz do uporządkowania tejże, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawnymi, a w szczególności:

a) do uruchomienia istniejących na zakładach urządzeń do neutralizacji ścieków, a dotychczas nieczynnych,

b) do przeprowadzenia kapitalnych remontów czynnych oczyszczalni,

c) do zaplanowania nowych, względnie rozbudowy i unowocześnienia istniejących urządzeń do oczyszczania i neutralizacji ścieków.

§ 2.

Dyrekcje zakładów powołają wewnętrzne zakładowe komisje do spraw gospodarki ściekowej (o ile takowe nie zostały już powołane zarządzeniami resortowych ministerstw, względnie centralnych zarządów). Nazwiska członków komisji prześlą dyrekcje do W. K. P. G. Dział Gospodarki Wodnej, Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Wód przy W. Z. P. i U. K. w Koszalinie, oraz do Wojewódzkiej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Słupsku w terminie 30 dni od daty podjęcia niniejszej uchwały.

§ 3.

Dyrekcje zakładów dopilnują wykonania stałej kontroli laboratoryjnej odprowadzanych ścieków, oraz stopnia neutralizacji względnie unieszkodliwienia bakterii znajdujących się w ściekach, a zawierających substancje specjalnie szkodliwe dla ludzi i zwierząt przez przesyłanie próbek tak ścieków jak i wody ze studzien, których położenie stwarza niebezpieczeństwo przedostania się do nich zanieczyszczeń, do laboratoryjnego badania przez wojewódzką stację Sanitarno-Epidemiologiczną przynajmniej raz w miesiącu kalendarzowym.

§ 4.

Powołane komisje nawiążą ścisłą współpracę z Wojewódzką Komisją Planowania Gospodarczego — Dział Gospodarki Wodnej, z Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Wód w Koszalinie oraz z Wojewódzką Stacją Sanitarno-Epidemiologiczną w Słupsku i są zobowiązane do składania tamże kwartalnych sprawozdań z gospodarki ściekowej do 5-go każdego miesiąca po upływie kwartału, ze szczególnym uwzględnieniem postępu prac zmierzających do poprawy warunków urządzeń odprowadzających ścieki.

§ 5.

W razie powstania awarii w urządzeniach odprowadzających ścieki zobowiązuje się dyrekcje zakładów do natychmiastowego zawiadomienia o wypadku Przewodniczącego Prezydium Powiatowej Rady Narodowej (terytorialnie właściwego) oraz telefonogramem Inspektora Wojewódzkiego Ochrony Wód w Koszalinie i terenową placówkę sanitarno-epidemiologiczną (Powiatową Stację Sanitarno-Epidemiologiczną, względnie Powiatową (Miejską) Kolumnę Sanitarno-Epidemiologiczną).

§ 6.

Wszystkie zainteresowane instytucje i dyrekcje zakładów oraz jednostki gospodarcze zobowiązane są do ścisłej współpracy z W. K. P. G. — Dział Gospodarki Wodnej, z Inspektorem Wojewódzkim Ochrony Wód oraz Wojewódzką Stacją Sanitarno-Epidemiologiczną i zobowiązane są do umożliwienia kontroli obiektów i urządzeń kanalizacyjno-wodociągowych oraz do udzielania wszelkich niezbędnych informacji w tym zakresie.

§ 7.

Celem kolektywnego rozpracowania zagadnień wodno-ściekowych powołuje się komisję koordynacyjną, w skład której wchodzą:

a) Rzeczoznawca do spraw gospodarki wodnej W.K.P.G. mgr inż. Lewartowski

b) Woj. Insp. Ochrony Wód mgr inż. Sadkowski Jerzy

c) uprawniony pracownik Wojewódzk. Stacji San.-Epid. Komisja w w/w składzie w wypadkach koniecznych winna wyjeżdżać na miejsce awarii, celem kolektywnego rozpracowania i przeanalizowania przyczyn awarii. Wyniki kontroli będą podstawą do wydania zarządzeń przez wyżej wymienione instytucje.

§ 8.

Wszystkie wyniki analiz tak wody jak i ścieków Wojewódzka Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna będzie przesyłać w 1 egzemplarzu do Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Wód w Koszalinie, a miesięczne zestawienia z jakości wód i ścieków do W. K. P. G. — Dział Gospodarki Wodnej i Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Wód.

§ 9.

Wszystkie zakłady przemysłowe winny uzyskać do dnia 30. VI. 1956 r. uprawnienia prawno-wodne, zgodnie z obowiązującymi przepisami. W tym celu zobowiązuje się Wojewódzki Zarząd Wodno-Melioracyjny do natychmiastowego wszczęcia dochodzeń prawno-wodnych dla wszystkich zakładów na terenie województwa.

§ 10.

Odpowiedzialnym za wykonanie niniejszej uchwały czyni się Ob. Jabłońskiego Jana, członka Prezydium W. R. N. w Koszalinie.

§ 11.

Termin wykonania uchwały: natychmiast.

§ 12.

Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej.

Za Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej
(—) JAN KAWIAK
Przewodniczący Prezydium W. R. N.

Poz. 85.

ZARZĄDZENIE

Dyrektora Koszalińskiego Urzędu Morskiego z dnia 10 czerwca 1955 r. o przepisach porządkowo-portowych dla morskich portów w Ustce, Darłowie i Kołobrzegu

Na podstawie art. 7 i art. 10 dekretu z dnia 2. II. 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. R. P. L. Nr 6, poz. 35) oraz § 2, pkt. 2, § 3, pkt. 2, i § 5, pkt 2 zarządzenia M. Ż. z dnia 21. III. 1955 r. w sprawie utworzenia, organizacji i właściwości miejscowej urzędów morskich (Monit. Polski Nr 63, poz. 749), zarządza się, co następuje:

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1.

Zasięg obowiązywania

Zarządzenie niniejsze obowiązuje w morskich portach: Ustka, Darłowo, Kołobrzeg. Zasięg obowiązywania rozciąga się na redę oraz wody portów z przylegającymi do nich urządzeniami i terenami portowymi jak: falochrony, nabrzeża, umocnienia brzegowe, place, magazyny i ogrodzenia w granicach, które określi zarządzenie Ministra Żeglugi.

§ 2.

Określenie pojęć

W myśl tych przepisów obowiązuje:
jako obszar portowy — całość w/g § 1,
jako port — część obszaru portowego od wejścia przy głowicach falochronu do wnętrza,
jako reda — część obszaru portowego leżącego na mor na zewnątrz wejścia.

Zawarte w międzynarodowych przepisach o zapobiegan zderzeniom na morzu z 1948 roku definicje odnośnie poje „statek", „w drodze", „widzialny", „w nocy", miar czas sygnałów dźwiękowych, oraz prawidła dotyczące znakó i świateł mają zastosowanie również w niniejszych przep sach, o ile nie zostanie co innego postanowione.

§ 3.

Portowe organa administracyjne i porządkowe

1. Na obszarach wymienionych w § 1 terenowym orga nem administracyjnym jest Koszaliński Urząd Morsk
2. Organami wykonawczymi Urzędu Morskiego w zakr sie porządku i bezpieczeństwa na terenie portów poszczególne Kapitanaty Portów.
3. Wszelkie zarządzenia porządkowe Kapitanatu Port podlegają niezwłocznemu wykonaniu.
4. Od orzeczenia i zarządzenia porządkowego Kapitanat Portu służy odwołanie do Urzędu Morskiego.
5. Wniesienie odwołania od zarządzenia Kapitanatu Port nie wstrzymuje jego wykonania.
6. W związku z wykonywaniem czynności urzędowyc funkcjonariusze Koszalińskiego Urzędu Morskiego i po dległych mu Kapitanatów Portów Ustka, Darłowo, Ko łobrzeg uprawnieni są w razie potrzeby w każdym cza sie do wstępu na statki, place, do magazynów i wszel kiego rodzaju innych urządzeń, znajdujących się na te renie objętym niniejszym zarządzeniem.

§ 4.

Zakres mocy obowiązującej

Postanowieniom niniejszego zarządzenia podlegają wszel kie statki oraz osoby znajdujące się na obszarze wymienio nym w § 1.

Jeśli zarządzenie mówi o zakazach i nakazach nałożonyc na statek, odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów jest kierownik, a w jego braku — właściciel statku.

§ 5.

Odpowiedzialność kapitanów statków

Kierownik statku obowiązany jest czuwać, by załoga pasażerowie i inne osoby zatrudnione na statku, nie dopuszczały się przekroczeń niniejszych przepisów. W wypadku przekroczenia przepisów przez załogę, pasażerów lub osoby zatrudnione pomocniczo na statku, karę ponosi kierownik statku, jeżeli przed wyjściem statku sprawca nie został wykryty.

Odpowiedzialność obowiązuje kierownika statku również w wypadku obecności pilota na pokładzie.

II. PORZĄDEK POBYTU W PORCIE

§ 6.

Zezwolenie na wejście do portu

Wymienione na wstępie morskie porty są otwarte dla wszystkich statków, których zanurzenie odpowiada aktualnej głębokości.

Specjalnego zezwolenia Kapitanatu Portu na wejście i pobyt w porcie potrzebują:

a) statki cieknące, co do których istnieje obawa utonięcia,
b) statki załadowane materiałami wybuchowymi, łatwopalnymi, lub innymi, przedstawiającymi niebezpieczeństwo dla otoczenia, o ile w porcie nie wyznaczono im specjalnego miejsca postoju, należycie odgrodzonego,
c) statki nieodkażone, na których występowały choroby zakaźne,
d) statki mieszkalne, dźwigi pływające, rusztowania pływające itp. oraz tratwy.

Statki podlegające kwarantannie nie mogą wchodzić do portu i muszą być skierowane do portu Gdynia lub Szczecin.

§ 7.

Przygotowanie statku do wejścia do portu

Przed wejściem statku do portu i w czasie jego pobytu w porcie wszystkie wystające poza burtę części statku i jego takelunku winny być wprowadzone na wewnątrz burty i tak umocowane, aby nie mogły uszkodzić umocnień portowych lub statków.
Kotwice muszą znajdować się w położeniu wykluczającym możliwość uszkodzenia innych statków.
Statek przebywający na redzie oraz wchodzący do portu lub wychodzący podnosi swą banderę narodową bez względu na porę dnia.

§ 8.

Zgłoszenie przybycia i wyjścia statku

Natychmiast po zacumowaniu statku kierownik lub jego agent obowiązani są zgłosić przybycie w Kapitanacie Portu i przedłożyć dokumenty żeglugowe statku wraz z listą załogi, a w wypadku posiadania — wykaz pasażerów. Wymienione dokumenty pozostają w przechowaniu Kapitanatu do czasu wyjścia statku.
Obowiązek zgłoszenia dotyczy również wypadku wyjścia statku z portu, przy czym należy złożyć dowód odprawy celnej i granicznej.

§ 9.

Zwolnienie od zgłoszenia

Od obowiązku zgłoszenia w/g § 8 są zwolnione:
a) jednostki pływające Marynarki Wojennej oraz W.O.P.
b) statki służby hydrograficznej,
c) statki pasażerskie kursujące w/g ustalonego planu,
d) holowniki wchodzące do portu dla wprowadzenia lub wyprowadzenia statków,
e) statki ratownicze, rybackie i sportowe zarejestrowane w porcie.

§ 10.

Wyjście z portu

Kapitanat Portu może zakazać wyjścia z portu, jeżeli zostanie stwierdzone przeładowanie statku lub jego niezdolność żeglugowa wobec zapowiedzianych sztormowych warunków pogodowych. Kierownicy statków są obowiązani udzielić funkcjonariuszom Kapitanatu Portu, przeprowadzającym kontrolę, wszystkich żądanych informacji.

§ 11.

Wyznaczenie miejsca postoju

1) Miejsce postoju w porcie wyznacza Kapitanat Portu. Zatrzymywanie się i cumowanie w wejściu do przedporcia i w zwężeniach kanału portowego jest wzbronione.
2) Statki stojące w miejscach niedozwolonych mogą być na zarządzenie Kapitanatu Portu na koszt i ryzyko armatora przesunięte na inne miejsce.
3. Wyznaczone miejsca postoju mogą być zmienione bez zezwolenia Kapitanatu tylko w wypadku zaistnienia nagłego niebezpieczeństwa dla statku.
4. Zmiana miejsca przeładunku statku musi być uprzednio zgłoszona w Kapitanacie Portu.

§ 12.

Postępowanie podczas postoju

1. Statki na postoju mogą być przycumowane tylko do pierścieni lub polerów specjalnie zainstalowanych na nabrzeżach. Kierownicy statków, stojących jeden za drugim, są zobowiązani na żądanie Kapitanatu, zmniejszyć odległość do minimum.
2. Kapitan statku ponosi odpowiedzialność za należyte przycumowanie, za wytrzymałość użytych cum, oraz za dostateczne ich umocnienie przy silnych wiatrach.
3. Przy podnoszeniu się lub opadaniu wody należy regulować długość cum tak, aby wykluczyć uszkodzenie nabrzeży.
4. Zdjęcie cum z sąsiedniego statku może nastąpić jedynie w wypadku koniecznej potrzeby po uprzednim powiadomieniu kierownictwa odnośnego statku. Jeżeli cumy takiego statku musiały być zwolnione z jakiegokolwiek powodu, muszą być porządnie i przepisowo założone.
5. Pomiędzy statek a nabrzeże, jak również pomiędzy burty statków, stojących obok siebie, należy wyłożyć odbijacze.
6. Wszelkie otwory pary odlotowej, pomp wodnych i ścieków sanitarnych winny być przysłonięte klapami w celu ochrony nabrzeża, towarów lub poruszających się ludzi.
7. Każdy statek musi posiadać przynajmniej jeden dostatecznie szeroki trap, dający bezpieczne połączenie z lądem. Trap w porze nocnej winien być dostatecznie oświetlony, a podczas gołoledzi posypany piaskiem. Oświetlenie musi być tak urządzone, aby wykluczało omyłki oraz nie powodowało oślepienia, utrudniającego żeglugę statkom, przechodzącym w pobliżu.
Trapy, schodnie, kładki itp. winny być conajmniej po jednej stronie zaopatrzone w dostatecznie silną poręcz lub linę.
8. Jeżeli w miejscu postoju musi cumować więcej statków obok siebie, to statek stojący przy nabrzeżu winien zezwolić na należyte zamocowanie się do niego statku dostawionego, jak również przełożenie trapów.
9. Łodzie okrętowe mogą być cumowane tylko przy dziobie lub rufie statku od strony nabrzeży.
10. Kotwiczenie na obszarach wodnych portu jest dozwolone jedynie w wypadkach niebezpieczeństwa. Władze portowe w wyjątkowych wypadkach mogą zezwolić na kotwiczenie w określonym miejscu, rzucone kotwice winny być wówczas oznaczone pływakami lub bojkami.
11. Rzucanie kotwic względnie ich wleczenie w miejscach, gdzie są położone kable, oznaczone specjalnymi tablicami, na brzegu z napisem „kabel" — jest wzbronione.
12. Uruchamianie śrub może odbywać się jedynie za zezwoleniem władz portowych. Poruszanie śruby przy próbie maszyn dozwolone jest tylko na małych obrotach, przy czym statek winien być należycie zacumowany, oraz na rufie winna się znajdować tablica ostrzegawcza (dotyczy dwuśrubowców); w pobliżu śrub nie mogą się wówczas znajdować żadne łodzie, tratwy lub pływaki.
13. W czasie postoju w porcie zamarzniętym należy obrąbywać powłokę lodową dokoła statku na odległość conajmniej 1 m.

§ 13.

Porządek ruchu statków

1. Statki wchodzące do portu, oraz poruszające się na wodach portowych muszą zmniejszyć swą szybkość do tego stopnia, aby z całą pewnością uniknąć wypadku, oraz uszkodzenia nabrzeży, chociażby tylko przez wytworzoną falę.
Szczególną ostrożność odnośnie szybkości należy stosować podczas złej widzialności oraz podczas mijania statków mniejszych, bezpokładowych, drag pracujących i barek nurkowych.
2. Szybkość statków na obszarze portu nie może przekroczyć 3 Mm na godzinę, chyba, że większa szybkość zostanie podyktowana względami bezpieczeństwa statku.
3. Statek wchodzący do portu ustępuje z drogi statkowi wychodzącemu z portu.
Statki w ruchu trzymają się prawej strony toru wodnego w kierunku swego ruchu, a zbliżające się kursami przeciwnymi mijają się lewą burtą, jeżeli nie ma oczywistych przeszkód nawigacyjnych.
4. Łodzie wiosłowe, żaglowe, motorowe, rybackie i sportowe muszą omijać główny tor wodny i trzymać się jak najbliżej brzegu prawego w stosunku do kierunku drogi. Muszą one na czas ustępować z drogi wszystkim większym statkom.
5. Prawo pierwszeństwa drogi mają statki, które ze względu na doznane uszkodzenia, charakter swej budowy lub jako wchodzące w skład zestawu holowniczego, nie mają możności swobodnego poruszania się na torze wodnym. Prawo to odnosi się również do stat-

ków, które ze względu na swe zanurzenie muszą korzystać z najgłębszej części pogłębianego toru.

6. Wyprzedzanie statków na wodach portowych jest wzbronione.
7. Wykonywanie obrotów statku jest dozwolone, gdy nie utrudnia to ruchu w porcie. Gdy statek wykonujący obrót znajdzie się w położeniu, przy którym przejście innego statku obok niego jest niebezpieczne lub utrudnione, to statek ten zatrzymuje się do chwili możliwości bezpiecznego mijania statku obracającego się.
8. Statki dobijające lub odbijające mogą używać śrub, jednak z taką ostrożnością, aby nie wyrządzić żadnych szkód w urządzeniach portowych.
9. Poruszanie się tratew jest dopuszczalne za zezwoleniem Kapitanatu Portu, jedynie w ciągu dnia w asyście holownika i jednej łodzi wiosłowej z dwoma ludźmi załogi.

§ 14.

Holowanie

1. Na żądanie Kapinatu Portu statki bez względu na tonaż i zanurzenie winny korzystać z pomocy jednego lub więcej holowników.
   Holowanie więcej niż jednej jednostki dopuszczalne jest wyłącznie za zezwoleniem Kapitanatu Portu.
2. Lina holownicza winna mieć taką długość, by zapewniona była zdolność manewrowania zestawu holowniczego.
3. W razie braku steru, jednostka holowana winna być umocowana burtą do burty w sposób zapewniający całkowite bezpieczeństwo.
4. Wzbronione jest porzucanie holu przez statek holujący przed zacumowaniem statku holowanego. W razie pęknięcia liny holowniczej lub awarii, zestaw holowniczy winien jak najszybciej ustąpić z drogi uczęszczanej lub być jak najprędzej usunięty.
5. Do statków będących w ruchu nie wolno doczepiać żadnych łodzi z ludźmi. Wyjątek stanowią łodzie cumownicze.

§ 15.

Stan załóg

1. Nie naruszając specjalnych przepisów odnośnie stanu załóg, każdy statek na obszarze portu musi posiadać stałą ilość załogi, któraby gwarantowała szybkie wykonanie zarządzeń Kapitanatu Portu i wykluczała powstanie jakichkolwiek szkód.
2. Na każdym statku musi znajdować się stale kierownik względnie uprawniony zastępca. Na statkach będących pod parą palacz nie może być wyznaczony na zastępcę. Na statku winny znajdować się wszelkie dokumenty statku, aby mogły być przedstawione w każdej chwili na żądanie władz portowych.
3. Każdy statek na postoju w nocy winien być obsadzony przynajmniej przez jednego stale nadzorującego człowieka. Za specjalnym zezwoleniem władz portowych może być wyznaczony jeden nadzorujący na każde dwa obok siebie stojące statki. Odpowiedzialnymi za wykonywanie dozoru są kierowcy statków.
4. Przepisy określone w pkt. 1, 2, 3 nie dotyczą statków rybackich, statków roboczych, nie posiadających stałej obsady, oraz statków odstawionych na leżach zimowych.
5. Na każdym statku holowanym ster musi być obsadzony przez osobę zaznajomioną z żeglugą. To samo dotyczy statków nie posiadających steru o ile nie są holowane przy burcie. Statki holowane przy burcie mogą mieć jednego kierownika dla dwóch statków.

III. SYGNAŁY

§ 16.

Sygnały wzrokowe

1. Światła białe, zielone, czerwone, znaki dzienne oraz flagi mogą być użyte tylko w taki sposób i w takich okolicznościach, jakie przewidują międzynarodowe przepisy o zapobieganiu zderzeniom na morzu, międzynarodowy kod sygnałowy, oraz niniejsze przepisy, z zastrzeżeniem dodatkowych uprawnień Marynarki Wojennej i W. O. P. do używania świateł i sygnałów kolorowych do użytku własnego.
2. Statek posiadający ładunek ponad 35 kg. materiału wybuchowego musi mieć w nocy na topie masztu przedniego jedno czerwone światło widzialne dookoła widnokręgu, a w dzień flagę B wg międzynarodowego kodu sygnałowego.
   Te same znaki musi mieć tankowiec załadowany płynem łatwopalnym, jak również po wyładowaniu, jeżeli nie został odgazowany.
3. Statek lub barka ekipy nurkowej w czasie wykonywania prac nurkowych podnosi znak jak w pkt. 2.
4. Statek na postoju przy nabrzeżu, dalbach lub na kotwicy, musi posiadać w nocy jedno białe światło na wysokości pokładu w połowie swej długości, umieszczone od strony toru wodnego.
   Statki powyżej 45 m. długości winny posiadać światła umieszczone: jedno w części dziobowej, a drugie w rufowej.
5. Jeżeli dziób lub rufa statku wystaje poza miejsce cumowania na tor wodny, to statek poza światłem przepisanym w pkt. 1 musi posiadać jeszcze jedno białe światło na końcu najbardziej wystającej części.
6. W wypadku, gdy obok siebie są przycumowane dwa lub więcej statków, przepisane światła postojowe winien posiadać tylko statek stojący najbliżej toru wodnego.
7. Pogłębiarki, dźwigi pływające i urządzenia pływające do prac hydrotechnicznych, wymagające w czasie pracy specjalnych względów, są zobowiązane podnieść od strony wolnego przejścia trzy światła umieszczone pionowo jedno nad drugim w myśl międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu.
   Szalanda pogłębiarska stojąca przy burcie pogłębiarki, względnie statek stojący przy burcie statku zakotwiczonego, musi posiadać światła (ilość zależna od długości) od strony wolnego przejścia.
8. Sygnałem zamykającym wejście do portu jest sygnał składający się z trzech czarnych kul lub trzech czerwonych świateł umieszczonych pionowo w odstępach 1,8 m. na rei masztu sygnałowego przy latarni morskiej.
9. Jednostki pływające wszelkiego rodzaju nie zobowiązane do pokazywania świateł pozycyjnych winny posiadać w czasie ruchu stałe białe światło widoczne dookoła widnokręgu. Tratwa stojąca na kotwicy względnie przycumowana musi mieć w nocy na obu końcach od strony wewnętrznej toru wodnego po jednym białym świetle.

§ 17.

Sygnały dźwiękowe

1. Sygnały dźwiękowe mogą być używane analogicznie do wskazań pkt. 1 § 16. Statki w ruchu podają sygnały w razie zbliżenia się do przedporcia, zwężeń i basenów, spotkania się z innymi statkami w ruchu, łączności z holownikiem, oraz w czasie ulewy, mgły i śnieżycy. W innych wypadkach podawanie sygnałów dźwiękowych należy ograniczyć do potrzeby niezbędnej. Próba syreny lub gwizdka parowego przed wyjściem statku w morze nie jest ograniczona niniejszymi przepisami.
2. Jeżeli wejście do portu lub tor wodny z jakichkolwiek bądź powodów jest zamknięty i przechodzenie jest wzbronione, to na punkcie zamknięcia jako sygnał mgłowy podaje się w krótkich odstępach czasu szybkie uderzenia w dzwon, po czym dwa uderzenia podwójne lub dwa długie dźwięki podane gwizdkiem, syreną lub rogiem mgłowym.
3. Statek znajdujący się w niebezpieczeństwie i potrzebujący pomocy winien podać za pomocą gwizdka lub syreny sygnał składający się z trzech krótkich dźwięków i jednego długiego. Sygnał ten może być zastąpiony przez długotrwały dźwięk syreny lub gwizdka, względnie dłuższe i powtarzane szybkie uderzenie w dzwon. W ciągu dnia w tych wypadkach należy również podnieść flagę w/g międzynarodowego kodu sygnałowego. Wszelkie zarządzenia Kapitanatu Portu odnośnie przeholowania statku, oraz udzielenia pomocy w akcji ratunkowej muszą być natychmiast wykonane.

§ 18.

Sygnały radiowe

Na obszarze portu obowiązują przepisy regulaminu dla stacji radiowych morskiej służby ruchomej, wydanego przez Ministerstwo Łączności. Nadawanie sygnałów radiowych przez statki znajdujące się na obszarze portu dozwolone jest w wypadkach wyjątkowych, gdy statek nie ma innego sposobu komunikacji z lądem i to za zgodą najbliższej stacji nabrzeżnej. Odbiór nadawań jest dozwolony.

IV. PRZEŁADUNEK I SKŁADOWANIE TOWARU

§ 19.

Kontrola załadowania

Kapitanat Portu ma prawo kontroli nad sposobem załadowania statku zarówno co do ilości i umocowania ładunku pokładowego, jak i co do maksymalnej ilości całości ładunku.

Kapitanat Portu może zarządzić nie wypuszczenie z portu statku przeładowanego oraz statku z niedopuszczalnym przechyłem.

§ 20.

Porządek przeładunku

1. Wszelkie urządzenia przeładunkowe, bez względu na to czy znajdują się na statku, czy też na lądzie, powinny być atestowane.
2. Załadowanie i rozładowanie jest dozwolone jedynie w miejscach przeznaczonych do tego celu. Przeładunek należy uskutecznić w sposób nie tamujący ruchu. Urządzenia przeładunkowe muszą być tak użyte i obsłużone, aby wykluczyć upadek towaru do wody.
3. Przetaczanie ładunków poprzez tory kolejowe, krawężniki nabrzeża, pomostu lub falochronu bez stosownej ochrony, jest wzbronione.
4. Ruch pojazdów mechanicznych jest dozwolony jedynie po drogach oddanych dla takiego ruchu.
5. Wożenie towarów na falochronach, pomostach i nabrzeżach nie przystosowanych do ruchu kołowego dozwolony jest tylko na wózkach z obręczami gumowymi.
6. Składowanie na nabrzeżach i w bezpośredniej bliskości zabudowań portowych opakowań drewnianych, takich jak skrzynki na ryby, beczki itp. jest zabronione.
7. Na obszarach wyszczególnionych w pkt. 6 mogą się znajdować tylko takie ilości opakowań, które zostaną zużyte w ciągu dnia pracy.
8. Składowanie towarów na falochronach, nabrzeżach, pomostach i torach jest wzbronione. W miejscach tych z wyjątkiem torów mogą być składowane przejściowo towary, jeśli tego wymaga przeładunek, jednakże na żądanie Kapitanatu Portu winny być natychmiast usunięte, względnie umieszczone w sposób nie utrudniający ruchu.
9. Wzbronione jest nadmierne obciążanie nabrzeży ponad maksymalną nośność oznaczoną specjalnymi tablicami. Składowanie towarów na placach do tego przeznaczonych jest dozwolone za zgodą Kapitanatu Portu.

V. PRZEPISY PRZECIWPOŻAROWE

§ 21.

Statki z ładunkiem łatwopalnym

1. Wejście do portu statku z ładunkiem łatwopalnym lub wybuchowym dozwolone jest jedynie po uprzednim zezwoleniu Kapitanatu Portu, oraz wyznaczeniu miejsca wyładunku.
2. Statki z ładunkiem materiałów łatwopalnych lub wybuchowych przestrzegać muszą wszystkich zarządzeń wydanych przez Kapitanat Portu w związku z wejściem statku, czynnościami ładunkowymi i podlegają stałemu dozorowi Portowej Straży Pożarnej przez cały czas pobytu w porcie.
3. Przepisy powyższe nie dotyczą okrętów wojennych oraz statków posiadających materiały łatwopalne i wybuchowe w drobnych ilościach t. zn.:
   a) oleju wybuchowego, dynamitu i innych materiałów wybuchowych o wadze poniżej 50 gramów,
   b) prochu, bawełny strzelniczej i innych środków pirotechnicznych przeznaczonych dla celów sygnalizacyjnych — poniżej 10 kg.
4. W czasie przeładunku statków z materiałami łatwopalnymi i wybuchowymi, wszystkie posiadane przez statek urządzenia przeciwpożarowe muszą być w pogotowiu do natychmiastowego ich użycia. Podczas przerw w przeładunku ładownie winny być niezwłocznie zakryte. Składanie towarów łatwopalnych i wybuchowych na nabrzeżach nawet w celach przejściowych jest wzbronione.

§ 22.

Postępowanie podczas wybuchu pożaru

1. W razie wybuchu pożaru na obszarze portu, załogi statków znajdujących się w porcie muszą bezzwłocznie udać się na swe statki w celu przedsięwzięcia wszelkich środków ostrożności dla uniknięcia rozszerzenia się pożaru. W razie wybuchu pożaru na statku, względnie w jego pobliżu, załoga statku musi natychmiast powiadomić o tym Portową Straż Pożarną.
2. Pożar w porcie sygnalizuje przeciągły dźwięk syreny portowej oraz taki sam dźwięk gwizdka lub syreny statku dotkniętego pożarem.
3. W czasie akcji gaszenia pożaru należy bezwzględnie podporządkować się wszelkim zarządzeniom Portowej Straży Pożarnej. Wszelkie zarządzenia Kapitanatu Portu odnośnie przeholowania statku oraz udzielenia pomocy w akcji ratunkowej muszą być natychmiast wykonane.
4. Podczas mrozów należy utrzymać statki nie obmarznięte, względnie gdy dotyczy to statków na leżach zimowych, winna być wykonana dla celów przeciwpożarowych conajmniej jedna przerębla odpowiednio zabezpieczona.

§ 23.

Posługiwanie się otwartym ogniem

1. Używanie ognia otwartego, światła lub palenie tytoniu jest wzbronione na statkach z materiałami łatwopalnymi lub wybuchowymi. Na pokładzie i w ładowni takich statków dozwolone jest posługiwanie się tylko lampami elektrycznymi odpowiednio zabezpieczonymi.
2. Do ładowni z węglem lub materiałami wytwarzającymi gazy, należy wchodzić tylko z lampami bezpieczeństwa (lampy górnicze).
3. Rozniecanie ognia na pokładzie statku lub w ładowniach dozwolone jest tylko w bezpiecznych paleniskach będących stale pod dozorem.
4. Rozgrzewanie i gotowanie na pokładzie statku materiałów łatwopalnych jak: smoły, żywicy, afaltu itp. jest wzbronione i winno być dokonane na lądzie w miejscach wskazanych przez Kapitanat Portu.
5. Palenie ogni sztucznych i strzelanie rakiet dozwolone jest tylko za zezwoleniem Kapitanatu Portu.

§ 24.

Środki zapobiegawcze na lądzie

1. Przechowywanie materiałów wybuchowych w magazynach portowych lub innych miejscach nie przeznaczonych do tego celu, jest wzbronione.
2. Składane na nabrzeżach towary nawet przejściowo muszą być zabezpieczone płachtami brezentowymi.
3. Używanie otwartego ognia lub światła, palenie tytoniu w magazynach portowych, na rampach i w obrębie składów wszelkiego rodzaju, jest wzbronione. O zakazie winny być umieszczone odpowiednie ostrzeżenia na drzwiach wejściowych, oraz w innych widocznych miejscach.
4. Wzbronione jest ustawianie pieców żelaznych w magazynach i składach.
5. Papier, wióry, słoma itp. materiały służące do opakowania winny być przechowywane oddzielnie w zamkniętych metalowych skrzyniach lub odrębnych po-

mieszczeniach. Gromadzenie w miejscach prac stolarskich, kołodziejskich itp. wiórów i trocin ponad produkcję dzienną jest wzbronione.

§ 25.

Ochrona przeciwpożarowa

1. Nadzór nad wykonywaniem przepisów i zarządzeń o ochronie przeciwpożarowej, wydawanych przez Główną Komendę Straży Pożarnych sprawuje Kapitanat Portu oraz Portowa Straż Pożarna.
2. Przedsiębiorstwa znajdujące się na obszarze portu mają obowiązek rozmieszczenia w swoich zakładach odpowiedniej ilości stosownych przyrządów przeciwpożarowych, oraz ścisłego przestrzegania zarządzeń o ochronie przeciwpożarowej.

VI. PRZEPISY PILOTOWE

§ 26.

Obowiązek przyjęcia pilota

Statki ponad 10 BRT wchodzące lub wychodzące z portu, jak również zmieniające miejsca postoju wewnątrz portu. obowiązane są korzystać z usług pilota.

§ 27.

Zwolnienie od przyjęcia pilota

Od obowiązku przyjmowania pilota portowego zwolnione są: wszystkie okręty wojenne oraz statki: W. O. P., służby oznakowania nawigacyjnego, regularnych linii żeglugi przybrzeżnej, szkolne i sportowe, jak również statki, które otrzymują zezwolenie Kapitanatu Portu na wejście, wyjście lub zmianę miejsca postoju.

§ 28.

Wezwanie pilota

Pilota do wprowadzenia statku do portu należy wzywać za pomocą sygnału pilotowego na redzie lub zamówić przez radiotelefon.

Zamówienie pilota wraz z dokładnym podaniem godziny, na którą pilot jest potrzebny, należy uskutecznić conajmniej na dwie godziny przed podanym czasem.

§ 29.

Obowiązek informowania pilota

Przed wejściem do portu kapitan statku obowiązany jest podać pilotowi wszelkie dane o pojemności statku, rozmiarach, zanurzeniu faktycznym, rodzaju ładunku, ilości załogi i pasażerów, oraz o ich stanie zdrowotnym.

Jeżeli na statku znajduje się chory lub załadowane są materiały wybuchowe, kapitan statku musi zastosować się do zarządzeń pilota.

§ 30.

Odpowiedzialność pilota

Pilot służy kapitanowi statku radą, doświadczeniem, znajomością wód portowych. Odpowiedzialnym za kierownictwo statku pozostaje zawsze kapitan statku pilotowanego.

VII. POSTANOWIENIA RÓŻNE

§ 31.

Meldowanie szkód

1. O wszelkich powstałych szkodach w urządzeniach portowych, oraz o jakichkolwiek zauważonych zmianach nawigacyjnych, należy natychmiast zawiadomić Kapitanat Portu. Obowiązek ten dotyczy również wypadków zagubienia kotwic i łańcuchów.
2. O wszelkich wyłowionych z morza lub wyrzuconych na plażę przedmiotach należy powiadomić Kapitanat Portu.

§ 32.

Oznaczanie wraków

1. W wypadkach zatonięcia statku, sprzętu lub innego przedmiotu, który mógłby stanowić przeszkodę w żegludze, obowiązkiem kierownika, właściciela lub użytkownika jest dokładne oznaczenie miejsca i powiadomienie o tym władz portowych.
2. W razie zatonięcia statku lub innego urządzenia pływającego na skutek zderzenia, kierownik statku ocalałego nie może prędzej podjąć dalszej drogi, zanim miejsce zatonięcia nie zostanie dokładnie oznaczone, chyba, że oznaczenie lub dozorowanie tego miejsca zostanie zapewnione przez drugą stronę. Musi on jednak powiadomić o tym bezzwłocznie Kapitanat Portu udzielając wyczerpujących wyjaśnień.
3. Zatopione statki muszą być podniesione i usunięte szczególnie z torów wodnych w terminie oznaczonym przez władze portowe.
   Jeżeli zatopione statki lub przedmioty narażają żeglugę na zwłokę lub niebezpieczeństwo, usunięcie winno być natychmiast podjęte przez właściciela lub na jego koszt zarządzone przez Kapitanat Portu.
4. Oznaczanie zatopionych wraków lub przedmiotów winno być stosowane w/g ogólnych zasad oznakowania nawigacyjnego wraków.

§ 33.

Oznaczenie statku

Każdy statek przebywający na obszarze portu oznaczony być musi widoczną i wyraźną nazwą względnie numeracją.

§ 34.

Upoważnienie do kierowania statkiem

Poruszanie się statku na obszarze portu dozwolone jest jedynie jeżeli jego kierownik i kierownik maszyn posiadają odpowiednie dowody, uprawniające do pełnienia funkcji kierowniczej, wymagane przez odnośne przepisy.

§ 35.

Wstęp na tereny portowe i statki

Wstęp na tereny portowe i urządzenia portowe dozwolony jest jedynie osobom uprawnionym lub posiadającym odpowiednią przepustkę. Wchodzenie osób postronnych na statek może się odbywać za zezwoleniem kierownika statku. Wejście na statek, nie dozorowany przez jego załogę osobom nieupoważnionym, a nie należącym do załogi, jest wzbronione.

§ 36.

Zakazy różne

Wzbronione jest na obszarach portowych:

A. 1. nadużywanie sygnałów akustycznych pożarniczych,
   2. usuwanie i uszkadzanie urządzeń oznakowania nawigacyjnego,
   3. cumowanie statków do pław oznakowania nawigacyjnego,
   4. wejście na statek przed jego zacumowaniem lub wskakiwanie przez reling z pominięciem trapu,
   5. kąpanie się w obrębie portu poza miejscami na ten cel wyznaczonymi,
   6. polowanie lub łowienie ryb za pomocą sieci,
   7. wrzucanie do wody śniętych ryb lub innych odpadków,
   8. przebywanie w stanie nietrzeźwym.

B. Bez zezwolenia Koszalińskiego Urzędu Morskiego:
   1. robienie zdjęć fotograficznych, szkiców i rysunków urządzeń portowych i innych obiektów,

2. wyławianie na obszarach portowych zatopionych przedmiotów,
3. ustawianie kiosków lub podobnych placówek handlowych,
4. uprawianie przemysłu cumowniczego,

C. Bez zezwolenia Kapitanatu Portu:
1. wydobywanie piasku, żwiru i lodu z obszaru portu,
2. zbieranie pozostałości po przeładunku na nabrzeżu,
3. uprawianie wędkarstwa,
4. kajakowanie i wiosłowanie w celach sportowych wewnątrz portu,
5. suszenie sieci.

§ 37.

Przepisy dla promów

1. Uruchamianie promów jest dopuszczalne w miejscach ustalonych przez Kapitanat Portu pod warunkiem utrzymania stałego dozoru dla opuszczania i podnoszenia liny.
2. Promy winny być w czasie złej widzialności i w porze nocnej zaopatrzone w jedno białe światło widzialne dookoła widnokręgu.
3. Sygnałem dla opuszczenia liny są dwa długie dźwięki syreną lub gwizdkiem.

§ 38.

Utrzymanie czystości

1. Zanieczyszczanie wszelkiego rodzaju nabrzeży, placów i wód portowych jest wzbronione.
W szczególności niedopuszczalne jest:
a) rzucanie do wody lub na nabrzeża i zakopywanie: popiołu, żużlu, śmieci, odpadków, gruzu, złomu itp.
b) wylewanie i wypompowywanie na obszar portowy wszelkich odpadków (jak produktów naftowych itp.).
2. Załadowca względnie odbiorca towaru ma obowiązek oczyszczenia nabrzeży, toru i ramp magazynowych z pozostałości i odpadków ładunku oraz opakowań natychmiast po ukończeniu czynności przeładunkowych.
3. Śmieci należy składać w specjalnych, do tego celu przeznaczonych, zbiornikach z przykryciem.
4. Wzbronione jest wytwarzanie przez statek nadmiernej ilości dymu uciążliwego dla ruchu i pobytu w porcie.

VIII. POSTANOWIENIA SPECJALNE DLA PORTU DARŁOWO

§ 39.

Przejście mostu zwodzonego

1. Most zwodzony jest czynny przez całą dobę, jednakże przy wiatrach sztormowych powyżej 8^0 wg skali Beauforta, oraz w wypadkach silnego zalodzenia, most nie będzie otwierany.
2. Szerokość toru wodnego między dalbami mostowymi wynosi 15 m.
3. Dla spowodowania otwarcia mostu, statki winny nadać jako sygnał dźwiękowy syreną z odległości 200 m. dwa długie dźwięki.
4. Sygnałem oznaczającym „przejście wolne" dla statków są: dwa światła zielone umieszczone poziomo przy wschodnim przęśle mostu na wysokości 4 metrów nad jezdnią.
Sygnałem oznaczającym „przejście wzbronione" są dwa światła czerwone. Jeżeli z jakichkolwiek powodów most nie będzie otwierany, oznaczają to w dzień — dwie czerwone kule podniesione w środku przęseł mostowych, lub trzy czerwone światła poziome.
5. Do czasu podania sygnału „przejście wolne", statki winny się trzymać w odległości 100 m. od mostu.
6. Przejście mostu odbywać się powinno w/g kolejności podejścia, grupowo dla oszczędzenia pracy mostu, przy czym statki idące z przodu mają pierwszeństwo.
7. Dopędzanie, mijanie, oraz cumowanie statku między dalbami mostowymi jest wzbronione.
8. Kotwiczenie lub wleczenie kotwicy w odległości mniejszej niż 100 m. od mostu jest wzbronione.

§ 40.

Manewrowanie na rzece

1. Dokonywanie zwrotów na rzece Wieprz statków o długości powyżej 20 m. jest wzbronione.
2. Cumowanie statków do umocnień brzegowych na rzece jest zakazane.

IX. PRZEPISY SANITARNE

§ 41.

Inspekcje sanitarne

1. Wszystkie statki przebywające w porcie podlegają inspekcjom sanitarnym i kontroli specjalnych organów Ministerstwa Zdrowia do tego celu ustanowionych.
2. O wszystkich chorobach, które zachodzą na statku podczas pobytu w porcie, kierownik statku zobowiązany jest niezwłocznie zawiadomić Kapitanat Portu, który przekazuje doniesienie lekarzowi portowemu.
3. Osobom spośród załogi, które zachorowały na choroby zakaźne, wolno statek opuścić po przeprowadzeniu badania i uzyskaniu zezwolenia lekarza portowego.
4. Lekarz portowy jest uprawniony zarządzić na statku wszelkiego rodzaju środki zmierzające do ograniczenia rozszerzania się chorób.

§ 42.

Odszczurzanie

1. Każdy statek przycumowany w porcie obowiązany jest nałożyć na cumy tarcze ochronne przeciw szczurom.
2. Kapitanat Portu może zwolnić od obowiązku zakładania tarcz ochronnych.
3. Deratyzacja terenów portowych przez upoważnione instytucje odbywa się przymusowo na koszt użytkowników portu, mających swoje własne lub dzierżawione pomieszczenia, proporcjonalnie do ilości metrów kwadratowych zajętej przestrzeni.

§ 43.

Pobieranie wody

Używanie wody z kanałów i basenów portowych do gotowania, picia i czyszczenia naczyń kuchennych, jest wzbronione.

Zapotrzebowanie na wodę należy zgłaszać do Kapitanatu Portu.

X. POSTANOWIENIA KARNE

§ 44.

Wykroczenia przeciwko przepisom niniejszego zarządzenia oraz doraźnym zarządzeniom Kapitanatu Portu podlegają karze aresztu do jednego miesiąca lub karze grzywny do 3.000 zł. w trybie postępowania karno-administracyjnego.

Orzecznictwo należy do Koszalińskiego Urzędu Morskiego.

XI. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

§ 45.

Z dniem wejścia w życie niniejszego zarządzenia traci moc obowiązującą rozporządzenie porządkowe Dyrektora

Głównego Urzędu Morskiego z dnia 7. VIII. 1946 r. w sprawie przepisów porządkowych dla portów morskich w Postominie, Darłowie, Kołobrzegu, Kamieniu, Świnoujściu i Nowym Warpnie w odniesieniu do portu Ustka, Darłowo, Kołobrzeg.

§ 46.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Dyrektor
Koszalińskiego Urzędu Morskiego
(J. GRUSZCZYŃSKI)

W



WARUNKI PRENUMERATY Dziennika Urzędowego Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koszalinie. Opłata roczna za prenumeratę 1 egz. Dz. R. N. ze skorowidzem 18,— zł., opłata półroczna bez skorowidza 10,— zł. Opłatę za prenumeratę należy uiszczać z góry w Narodowym Banku Polskim — I Oddział Miejski w Koszalinie, konto Nr 607-95-101/1. O dokonaniu wpłaty za prenumeratę należy zawiadomić Wydział Ogólno-Gospodarczy Prezydium W. R. N. — w Koszalinie, ul. A. Lampe Nr 34, podając równocześnie, za jaki okres i za ile egzemplarzy uiszczono opłatę oraz pod jakim adresem należy kierować wysyłkę. Rachunków nie wystawia się.

Redakcja i Administracja Dziennika Urzędowego — Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koszalinie, ul. A. Lampe Nr 34

Warunki prenumeraty: Prenumerata roczna 1 egz. ze skorowidzem 18 zł. Cena pojedyńczego egz. do 4 stron druku 0,90 zł. Przy większej ilości stron 0,30 zł. więcej od każdej strony.
Cennik ogłoszeń: Ogłoszenia drobne do 100 wyrazów — za 1 wyraz 0.90 zł. Ogłoszenia większe: 1 strona do 160 wierszy 240 zł. 3/4 strony do 120 wierszy 210 zł. 1/2 strony do 80 wierszy 165 zł. 1/4 strony do 40 wierszy 90 zł. Ogłoszenia tabelaryczne i cyfrowe o 50% drożej.
Konto Nr 607-95-101/1 w Narodowym Banku Polskim w Koszalinie.

C-6-1894. KZG Koszalin. D-1425. 1000. A-3. pap. druk. 11. 55.